

4月9日,本报7版刊发《老伯地铁站出站遇66级台阶》报道,反映长寿路地铁站无障碍设施不足、市民出行不便的问题。报道刊发后迅速引发社会各界高度关注,不少网友也向“新民帮帮忙”反映,沪上还有部分地铁站存在类似问题,对老年人、残障人士、携带大件行李等特殊需求乘客的无障碍出行不够友好。为此,记者对网友反映集中的5个地铁点位开展了实地调查测评,详细梳理设施短板与出行痛点。

帮帮忙

# 地铁无障碍出行如何更无障碍

现场调研

## 9号线小南门站

“每天上下班都像爬山,拎着电脑包都觉得累,更别说拉着行李箱了。”经常在9号线小南门站乘坐的市民张先生,提起该站的楼梯就满是无奈。他表示,小南门站出入口楼梯坡度陡、级数多,缺乏必要的无障碍设施,尤其是2号口的三段式阶梯,每次上下都是对体力的极大考验。

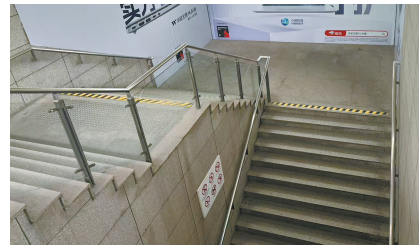
记者抵达现场实地探访发现,小南门站共设有3个出入口,其中被市

## 44级台阶“考验”体力

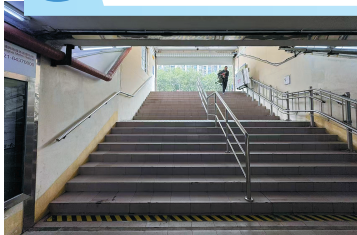
民诟病最集中的2号口位于中华路,采用纯楼梯设计,未配备任何自动扶梯或无障碍电梯。记者现场逐段计数确认,该出入口从地面到站厅共设有三段楼梯,第一段17级、第二段17级、第三段10级,累计44级台阶,垂直高度相当于3层居民楼(见右图)。对于携带重物、腿脚不便的乘客而言,无法借助外力攀爬这段楼梯,往往要耗费大量体力,部分老人甚至需要中途

多次停歇才能登顶。

相较于2号口,3号口的情况略有改善,设有一部上行自动扶梯,但下行方向仍无电梯可供使用,乘客需通过楼梯下行。该楼梯坡度较陡,宽度约2.5米,同样分为三个梯段,每段14级,累计42级台阶,对于行动不便者、老年人等群体来说,无障碍出行体验依旧不佳。



## 3号线石龙路站



市民反映,地铁3号线石龙路站进出站需频繁上下楼梯,且站内换向流程烦琐,给日常通勤尤其是特殊需求乘客带来诸多困扰。

## 换向不便 通行困难

记者在现场看到,石龙路站为地面车站,目前共有北出口、南出口两个出入口,两个方向的付费区在站内互不连通。这意味着,若乘客不慎坐错方向,或临时需要折返,必须先刷卡出站,通过位于地下一层的换乘通道走到马路对面的另一个站台,再重新刷卡进站,整个过程需反复上下楼梯,耗时又费力。

在出入口楼梯设置上,南北两个出入口略有差异:南出入口通往江杨北路方向,进站需攀爬14级台阶;北出入口通往上海南站方向,进站则需攀爬13

级台阶。此外,从地面向地下换向通道也需爬梯,其中靠近南出入口的换乘通道楼梯有11级,靠近北出入口的换乘通道楼梯分为两段,累计18级台阶(见左图),进一步增加了出行负担。

针对特殊乘客的出行需求,该站虽配备了无障碍设施,在换乘通道安装了两台斜挂式无障碍电梯,其中1号电梯连接地面与地下通道至南广场,2号电梯连接地面与地下通道至北广场,但这两台电梯均为非自助式,乘客需联系现场工作人员协助才能使用。

## 3号线虹口足球场站

虹口足球场站是3号线与8号线的换乘站,地处交通要道,日常客流量较大。但不少乘客反映,早期建造的3号线虹口足球场站进出站设施存在明显短板,楼梯又高又陡,给日常通勤尤其是特殊群体带来不小困扰。

记者实地探访发现,3号线虹口足球场站共有4个出入口,其中1号口、2号口连接虹口足球场二楼平台(但足球场平台到地面未配备电梯),3号口连接虹口龙之梦商场与地面,4号口直接通往地面。值得注意的是,这4个出入口均未配置直达电梯,仅能通过楼梯进出(见右图)。

## 楼梯高陡 出站不便

该站3号线站体共分为四层,上述4个出入口均只能到达二楼商铺层,从商铺层到三楼站厅层,主要有两处上行通道,各配置一部电梯,但均为“只上不下”设计,乘客从站厅层返回商铺层仍需走楼梯。此外,从地面到二楼商铺层,需攀爬约70级台阶,这样的高度对于携带大件行李、腿脚不便的老人或残障人士而言,攀爬难度极大,往往需要他人协助。

记者了解到,该站虽配备了一部垂直无障碍电梯,但该电梯位置不够醒目,且连接着付费区与非付费区,使用时需人工开启,流程较为烦琐。



## 1号线漕宝路站



## 南厅进出 都要爬梯

“从漕宝路站出来,几乎全程都在爬楼梯,实在太吃力了,希望能尽快增加无障碍设施。”不少市民向记者反映,1号线漕宝路站无障碍设施匮乏,给日常出行带来极大不便。

记者在现场看到,1号线漕宝路站分为南厅和北厅,两厅互不相通,全站共设有5个出口。该站从站台层到站厅层均未配置自动扶梯,仅在3号出口处设置了一部无障碍电梯。尤其是南厅区域,进出站需全程攀爬多级台阶。记者对南厅的3个出口逐一进行实地探访:1号口通往漕宝路沪闵路方向,需先走过一段数

十米长的地下通道,到达出口处后,还要攀爬一段三段式台阶,台阶中间虽设置了铁栏杆扶手,但坡度较大,累计近40级;4号口、5号口的情况与1号口类似,均未配备自动扶梯,进出站只能依靠爬楼梯。由于漕宝路站埋深较深,站厅层到地面的距离较长,这两个出口的楼梯也同样又长又陡,累计台阶数均接近40级。

记者在现场看到,两名乘客背着背包、携带一个大行李箱从4号口出站,面对陡峭的台阶,两人只能合力抬着行李箱,一步步艰难向上攀爬(见左图),走到地面时已满头大汗。

## 1号线宝安公路站

“坐地铁只能走天桥,上下都不方便,从地面绕行要多走1.5公里,实在吃不消!”家住宝山区梅林路866弄宝虹水岸景苑的冯女士向记者诉苦。她表示,家中有残障老人,需常年依靠地铁出行就医配药,但家门口的1号线宝安公路站无障碍设施缺失,导致每次出行都像“闯关”,十分不便。

冯女士介绍,宝安公路站是高架车站,距离地面高度相当于三四层楼,车站紧邻蕙公路,5个出入口均位于蕙公路西侧,而她家恰好位于公路东侧,但蕙公路未设置过街斑马线,仅有一座配备了上行自动扶梯的天桥,轮椅无法乘坐;若不走天桥,从

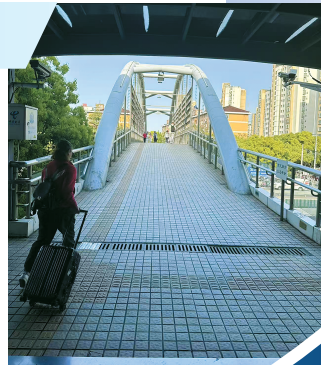
地面绕行,则需沿着杨鑫路穿过蕙公路,多走1.5公里冤枉路才能到达地铁站。此外,该站虽有无障碍电梯,但位置偏远,隐藏在1号口和5号口附近,且需通过墙上的求助按钮呼叫工作人员远程开启。

记者抵达现场后看到,宝安公路站高架站台距离地面较高,下方为蕙公路机动车道,行人无法从地面穿行,只能通过过街天桥往返于公路两侧(见右图)。该站共设有5个出入口,配备了两部垂直无障碍电梯,但均非自助式。

在天桥东侧下方,停放着大量共享单车和电动自行车,足以看出该区域地铁通勤需求十分旺盛。这座横

## 跨街天桥 上下两难

跨蕙公路的天桥,仅设置了一部上行自动扶梯和步行楼梯,对于推婴儿车、坐轮椅的乘客而言,无法通过自动扶梯通行,只能攀爬旁边的三段式楼梯,累计44级台阶。不少居民呼吁相关部门能充分考虑特殊人群的出行需求,在天桥东侧增设无障碍设施,让无障碍通行更便捷。



上海是全国老龄化程度最高的地区之一,为老年人、残障人士等特殊群体提供便捷的设施和周到的服务,给予他们充分的关怀与尊重,是彰显城市温度、提升城市治理水平的重要标尺。地铁作为上海市民出行的主要交通工具,承载着千万人的出行需求,而部分早期建成的地铁站点,受当时设计标准和建设条件限制,存在无障碍设施不足、通行不便等痛点,对特殊群体的出行造成了较大影响,加快升级改造势在必行。

记者了解到,上海地铁的无障碍改造工作一直在持续推进。2025年,最早建成的1号线完成了专项改造施工,包括2座车站6部自动扶梯加装、10部无障碍升降平台改造、6座车站7部无障碍电梯改造以及2座车站外立面改造。其中,延长路站、上海火车站站等6座车站新增了无障碍电梯,新闸路站既有电梯也同步完成升级,实现了进出站全程无障碍通行,极大改善了乘客的出行环境。

对此,市民纷纷呼吁,希望相关部门能对全市所有地铁站点开展全面排查,摸清无障碍设施短板,加快推进地铁站点适老化、无障碍改造进度,同时优化人性化服务等软环境,完善无障碍设施标识、简化无障碍电梯使用流程,让每一位乘客都能便捷、安全地乘坐地铁,让地铁通行之路更顺畅、更温暖。

建言

期盼更多地铁站无障碍改造

本版照片 李晓明 周斌 摄

本版编辑/张颖琦 视觉设计/竹建英

